LOS TRABAJOS DE REVISION DEL CONVENIO DE BRUSELAS DE 10 DE OCTUBRE DE 1957, RELATIVO A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES QUE NAVEGAN POR ALTA MAR

María V. CASTILLO DAUDI

I. INTRODUCCIÓN

Desde la Alta Edad Media, el comercio marítimo se valió del Derecho para atribuir a quienes lo ejercían por medio de buques, ya fueran éstos sus propietarios o, simplemente, quienes lo explotaban, un beneficio excepcional: el derecho a limitar la responsabilidad que para ellos pudiera derivarse de actividades relacionadas con la navegación¹.

En los ordenamiento jurídicos modernos el principio de limitación aparece primero bajo la forma del abandono del buque y de su carga². Como resultado de ello, o como su causa, se fraguó el concepto de «patrimonio de afectación» o «fortuna de mar», fórmula que expresaba tanto el capital que ésta representa como los riesgos que la navegación implica.

La institución de la limitación, fundamental en el Derecho marítimo³, se ha mantenido bajo variadas formas en todos los países, no obstante la aparición de grandes compañías de navegación constituidas en S. A. y en la que la limitación de la responsabilidad es su «ratio essendi», y la generalización de los seguros marítimos.

Las divergencias entre las legislaciones⁴ fuente de inconvenientes

1. Sobre la génesis y evolución histórica de la institución v. GRIGOLI, M.: *La limitazione del debito armatoriale*, Padova (Cedam), 1963, pp. 15 y ss.

2. GRIGOLI, M.: *Op. cit.*, p. 29.

3. Sobre su justificación v. MANCA, P.: *Commento alle Convenzioni Internazionali Marittime*, Milán (Giuffrè), 1974, vol. 1, p. 169, nota 6.

4. El Reino Unido, tradicional potencia marítima, así como otros países habían ido renunciando poco a poco al sistema del abandono *in natura* del buque

y de inseguridad patrimonial, pusieron de relieve la necesidad de uniformar la disciplina de esta materia que lleva en sí misma la impronta de la internacionalidad. Con tal objeto se adoptó en Bruselas el 25 de agosto de 1924 un Convenio internacional relativo a la unificación de ciertas reglas relativas a delimitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, que tuvo escaso éxito⁵. La mayor parte de los países bajo cuyo pabellón navegan las grandes flotas marítimas nunca llegaron a aceptarlo (Gran Bretaña, Estados Unidos, Italia, Grecia, Panamá y Liberia...).

La hostilidad del Reino Unido fue lo que especialmente determinó la adopción de las medidas necesarias para la elaboración de un nuevo Convenio que fue firmado en la Conferencia Internacional reunida en Bruselas, el 10 de octubre de 1957, y que entró en vigor once años más tarde, el 31 de mayo de 1968, obligando actualmente a treinta y tres países⁶.

Las circunstancias existentes cuando este Convenio entró en vigor han resultado profundamente modificadas, mucho más las que concurrían en 1957, cuando el Convenio fue adoptado.

Los límites de responsabilidad resultan demasiado bajos, no sólo debido a la inflación, sino también por las fluctuaciones del valor de las monedas; la interpretación judicial del Convenio ha alterado en algunos países la aplicación uniforme de algunos de los principios consagrados en el mismo, tal como ya había sucedido con el primitivo Convenio. Por otra parte, la conclusión de nuevos instrumentos internacionales en materia de responsabilidad por daños nucleares y por contaminación han venido a incidir en la materia, especialmente el Convenio de 1969 relativo a la responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos.

La revisión del Convenio de 1957 parecía pues necesario. Cómo iba a llevarse a cabo y cuál sería su alcance va a ser el objeto del estudio que nos proponemos realizar a continuación.

—algunas veces, cuando el buque se hundía, por ejemplo, el abandono resultaba imposible, otras su propietario tenía interés en conservarlo en cuanto instrumento de trabajo—. Poco a poco se fue elaborando un sistema en el que el abandono *in natura* era substituído por el abandono del valor del buque: el propietario ofrecía a sus acreedores una suma global que representaba el valor del buque y de su carga. Una obligación personal, limitada, substituíó así a la obligación real (LUREAU, P.: «Fondement et évolution historique de la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires. L'opposition de l'administration», *Le Droit Maritime français*, París, 1974, pp. 706-707).

5. Únicamente quince países llegaron a ser partes en el Convenio: Bélgica, Brasil, Dinamarca, España (ratificado el 20 de junio de 1930), Finlandia, Francia, Hungría, Mónaco, Noruega, Polonia, Portugal, República Dominicana, República Malgache, Suecia y Turquía; siendo denunciado posteriormente por Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (v. Comité Maritime International: *Documentation 1974-IV*, Antwerpen, 1974, p. 565).

6. Comité Maritime International: *op. cit.*, pp. 587-588. España la ratificó por Instrumento de 4 de junio de 1959 («B.O.E.», 21 de julio 1970).

II. LA TAREA REALIZADA POR EL COMITÉ JURÍDICO DE LA IMCO Y POR OTROS ORGANISMOS INTERNACIONALES

1. La idea de la revisión del Convenio de 1957 fue sugerida al Consejo de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO) por el Comité jurídico⁷ en el informe sobre los trabajos realizados durante su X período de sesiones (19-23 de abril de 1971).

El Comité, tras subrayar la conveniencia de que tal tarea fuera emprendida por la IMCO, solicitaba del Consejo autorización para incluirlo en su programa de trabajo a largo plazo⁸.

El Consejo, en su 26 período de sesiones no sólo accedió a la propuesta del Comité⁹, sino también encargó al Secretario General de la Organización que lo pusiera en conocimiento de las Instituciones especializadas de la familia de Naciones Unidas, a fin de que éstas le hicieran llegar las observaciones que estimaran pertinentes.

De ellas, la UNCTAD manifestó su particular interés en la revisión propuesta, al incidir ésta directamente sobre las tareas de su grupo de trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo¹⁰. El Comité Marítimo Internacional (C.M.I.) por otra parte, iba también a aportar su colaboración¹¹.

Dado que todo proceso de revisión de un Convenio internacional va dirigido a la modificación de un acuerdo entre Estados, parecía lógico en este caso plantearse en primer lugar lo que las partes en el Convenio de 1957 pudieran opinar sobre el Convenio cuya revisión se proponía emprender la IMCO. Así pues, el Comité jurídico, en su XIII período de sesiones (26-30 junio 1972), preparó un cuestionario sobre los principales aspectos de una posible revisión, que la Secretaría de la Organización remitió a los Gobiernos de los países miembros, en agosto de 1972¹².

Hasta el mes de junio de 1973, únicamente trece Estados¹³ habían remitido sus observaciones y respuestas¹⁴, las cuales ponían de mani-

7. El Comité jurídico fue creado por el Consejo de la Organización en 1967, a raíz del siniestro del «Torrey Canyon». Como órgano subsidiario dependiente de aquél, tiene a su cargo el examen de todas las cuestiones jurídicas que interesan a la Organización.

8. Cfr. Comité juridique: *Rapport du Comité juridique au Conseil*, LEG X/7, 30 avril 1971, pp. 31-32, pars. 76 y 80.

9. V. Council 26th session: *Report of the Legal Committee to the Council*. Council XXVI/5, 4 may 1971, p. 7, par. 21(3).

10. V. *Assembly, 7th session: Longer—Term Work Programme of the Organization. Comments of other Members of the United Nations Family, A VII/24/Add.1/Rev.1, 22 september 1971.*

11. v. LEX XIII/6, 30 may 1972, p. 3, par. 10.

12. v. Texto del cuestionario en IMCO, *Legal Committee, 19th session: LEG XIX/3, Annex II*, pp. 1-10.

13. Dinamarca, República Federal Alemana, Países Bajos, Noruega, Suecia, Reino Unido, Grecia, Australia, Bélgica, Liberia, Italia, Polonia y Finlandia.

14. v. El texto de las mismas en: IMCO, *Legal Committee, 19th session: LEG XIX/3, 2 april 1973, Anex I; LEG XIX/3/Add.1, 6 april 1973; LEG/XIX/*

fiesto que, si bien algunos países eran contrarios a la revisión¹⁵, prácticamente todos ellos coincidían en la necesidad de introducir ciertas enmiendas en el Convenio de 1957; enmiendas que esencialmente, se referían a dos cuestiones:

— A la necesidad de hacer compatible el régimen de limitación previsto en el Convenio de cuya revisión se trataba, con los previstos en otros Convenios internacionales, en concreto, con el establecido en el *Convenio sobre unificación de ciertas reglas relativas a la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares*, de 25 de mayo de 1962, y en el *Convenio internacional sobre responsabilidad civil por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos*, de 29 de noviembre de 1969¹⁶.

— A la conveniencia de sustituir el método de cálculo del tonelaje del buque previsto en el Convenio de Bruselas de 1957, por el establecido en el *Convenio internacional sobre arqueo de buques*, de 23 de junio de 1969, dadas las ventajas que ello supondría en cuanto sistema unificado de cálculo.

El principio básico de la limitación de responsabilidad no apareció puesto en duda en ninguna de las respuestas. Únicamente Suecia aludió al privilegio que ello suponía, especialmente si se tenían en cuenta los adelantos técnicos logrados por la navegación y la correlativa disminución de riesgos, subrayando sin embargo —y a este punto aludía también el Reino Unido en las suyas— que razones de orden práctico aconsejaban el mantenimiento del principio tradicional¹⁷.

2. En febrero de 1972 el C.M.I., en cumplimiento de las responsabilidades que había asumido ante la Organización, instituyó una Comisión internacional, presidida por el noruego Ales Rein, a la que confió el examen de la cuestión de la revisión del Convenio de 1957. Este elaboró un informe introductorio y un cuestionario, que fueron enviados a las Asociaciones Nacionales del C.M.I., cuyas respuestas y comentarios sirvieron de punto de partida para que aquella comisión elaborara diversos informes y recomendaciones¹⁸, y que culminaron en

Add.2, 19 april 1973; LEG XIX/3/Add.3, 15 may 1973; LEG XIX/3/Add.4, 12 june 1973; LEG XIX/Add.5, 18 june 1973; LEG XIX/3/Add.6, 19 june 1973.

15. La República Federal Alemana, por ejemplo, proponía sustituirla por un Protocolo adicional al Convenio de 1957, y Polonia se oponía a ella porque había ratificado este Convenio en 1972.

16. La República Federal Alemana subraya en sus respuestas lo insatisfactorio de la aplicación concurrente de los diversos Convenios existentes en materia de limitación de responsabilidad. En las relaciones *inter se* de los Estados partes en los Convenios de 1957, 1962 y 1969, estos dos últimos primarían sobre el primero en las materias objeto de los mismos; no así en lo referente a los Estados que únicamente fueran parte en el de 1957, en cuyo caso sería de aplicación el régimen jurídico previsto en el mismo (v. IMCO, Legal Committee, *19th session, LEG XIX/3, 2 April 1973, Annex X*, p. 2).

17. v. LEG XIX/3, 2 April 1973, *Annex I*, pp. 9 y 10.

18. v. Comité Maritime International: *Rapport Préliminaire adressé à l'IMCO sur la revision de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité*

un informe compuesto de dos proyectos alternativos y una recomendación sobre los nuevos límites de la responsabilidad, que adoptado por la XXX Conferencia internacional del C.M.I. celebrada en Hamburgo del 1 al 5 de abril de 1974, fue remitido por la Asamblea del C.M.I. a la IMCO en mayo de 1974, acompañado de un informe preliminar y de notas explicativas¹⁹.

De estos dos proyectos, esencialmente idénticos en cuanto al fondo, uno presentaba la forma de un proyecto de Protocolo para modificar el Convenio de 1957 —es decir, los cambios propuestos respetaban la estructura del Convenio al que querían modificar—; el otro, el de un proyecto de nuevo Convenio internacional sobre la limitación de responsabilidades derivadas de la navegación, elaborado con el propósito de sustituir al Convenio de 1957, y presentando, por tanto, una sistemática diferente²⁰. Este último sería el que iba a ser utilizado por el Comité jurídico como base de sus discusiones sin prejuzgar por ello la suerte futura del Protocolo.

El proyecto estaba dividido en cuatro capítulos y constaba de doce artículos. En el capítulo I —*El derecho a la limitación*—, tras examinar el concepto de base en el que se han inspirado los diferentes sistemas de limitación de la responsabilidad —el derecho del comerciante de la navegación («le marchand-aventurier, normalement l'armateur»)²¹, a liberarse de las responsabilidades derivadas de la aventura marítima abandonando a sus acreedores los intereses invertidos en ella: el buque y el flete, analizaba el consagrado en los Convenios de Bruselas de 1924 sobre limitación de responsabilidad, y en el de 1957, indicando que el principio inspirador de su proyecto de Convenio era la idea de que la limitación de responsabilidades derivadas de la navegación no beneficiaba únicamente al propietario del buque y al armador, sino también a otras personas cuya responsabilidad podía verse comprometida por riesgos de la navegación del mismo modo que la de aquéllos.

El artículo 1.º trata de los *titulares de derecho a la limitación de la responsabilidad*:

- propietarios de buques²²;
- asistentes²³;

des propriétaires de navires de mer et du protocole de signature (Bruxelles, 10 octubre 1957), «Documentation 1974» (Antwerpen), s.f., pp. 387 y 389. El Comité jurídico de la Organización en su XIX período de sesiones (18-22 de junio 1973), examinó un proyecto preliminar presentado por el observador del C.M.I. (v. LEG XIX/5, 29 june 1973, pp. 22-23).

19. v. *supra*.

20. v. Texto de ambos en *Ibid*, pp. 391 y ss.

21. v. C.M.I.: *Rapport préliminaire... cit.*, p. 391.

22. Esta expresión comprende al propietario, al armador, al fletador, al armador-gerente, al que explota un buque que navega por alta mar, así como a cualquier persona que presta sus servicios en relación directa con la navegación o la administración del buque (v. C.M.I.: *Rapport préliminaire... cit.*, pp. 395-396).

23. Por «asistente» hay que entender cualquier persona que presta servicios

- cualquier persona por cuyos actos, culpa o negligencia deban responder aquéllos;
- el asegurador de las responsabilidades sujeta a limitación, en la misma medida que el propio asegurado.

El artículo 2.º enumeraba las *responsabilidades sujetas a limitación*. A las genéricas ya incluidas en el Convenio de 1957 —responsabilidades por muerte o lesiones corporales y por daños o pérdidas materiales— el C.M.I. había añadido dos innovaciones: 1) responsabilidades derivadas del perjuicio resultante del retraso en la entrega del cargamento recibido para ser transportado en régimen de conocimiento²⁴, y 2) las que pudieran resultar de la adopción de medidas destinadas a prevenir o minimizar un daño respecto del que el responsable podría limitar su responsabilidad en virtud del proyecto de Convenio²⁵.

El artículo 3.º determina las *responsabilidades excluidas del régimen de limitación*. Además de las previstas en el art. 1.º, 4 del Convenio de 1957, las reglas del proyecto de Convenio no se aplican:

- 1) A las responsabilidades sometidas al Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos, de 28 de noviembre de 1969 o a una legislación interna adoptada para darle efecto²⁶.

en relación directa con las operaciones de asistencia y salvamento, con carácter profesional o no (v. *Ibid.*, p. 397).

24. Por la consideración de que este tipo de perjuicio será incluido entre las disposiciones imperativas de las reglas de La Haya. Por éstas se entiende el conjunto de reglas adoptadas por una Asamblea de la International Law Association (Comité de Derecho Marítimo), que se reunió en Scheveningen, en los alrededores de La Haya, en agosto de 1921, con la esperanza de que llegaran a ser, por su aceptación generalizada, el Derecho común internacional de la responsabilidad en el transporte marítimo. Ante el poco éxito de este procedimiento, que pretendía evitar los inconvenientes de la intervención legislativa, hubo que recurrir a la fórmula del Convenio Internacional, que fue la obra de una Conferencia internacional reunida en Bruselas el 25 de agosto de 1924, sobre la «unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos». Del Convenio existe un Protocolo de reforma de 1968 (Cfr. RODIER, R.: *Traité générale de Droit Maritime*, Paris (Daloz), 1968, t. II, pp. 363 y ss.). Actualmente esta materia es objeto de los trabajos de la UNCITRAL, que ya ha elaborado un proyecto de Convenio internacional sobre el transporte marítimo de mercancías, que ha sido distribuido entre los gobiernos e instituciones internacionales interesadas, y que será examinado de nuevo por aquélla en 1976 en su 9.º período de sesiones, con miras a someterlo a una Conferencia internacional (v. N.U., Asamblea General: *Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones*, A/10420, 12 diciembre 1975, p. 6, pars. 23-25).

25. El origen de esta innovación se encuentra en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos, de 1969, en el que tales responsabilidades están también sometidas a limitación.

26. Siempre que tales responsabilidades estén efectivamente limitadas por el régimen previsto en este Convenio. Es decir, un Estado que llegase a ser parte en el futuro Convenio sobre la limitación global de la responsabilidad, no podría impedir que se invocara, en la medida en que el Convenio resultara aplicable, claro está, el derecho a tal limitación respecto de responsabilidades derivadas de daños de contaminación por hidrocarburos, más que adhiriendo al Convenio espe-

2) A las responsabilidades reguladas por un Convenio internacional sobre responsabilidades por daños nucleares, siempre que tales Convenios sean efectivamente aplicables²⁷, y a la que soportan los propietarios²⁸ de buques nucleares por daños de esta naturaleza.

3) A la responsabilidad por muerte o lesiones corporales regulada por un Convenio internacional elaborado bajo los auspicios de Naciones Unidas o de alguna de sus Instituciones especializadas, en materia de limitación de responsabilidades respecto de los pasajeros²⁹.

El artículo 4.º examinaba la *conducta que excluye el derecho a la limitación de la responsabilidad*. El C.M.I. deseaba reforzar este derecho en el sentido de hacerlo menos vulnerable, con tal fin proponía sustituir el criterio del Convenio de 1957 —culpa personal del propietario— por los de dolo directo o culpa con representación:

«Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement»³⁰.

El C.M.I. justificaba esta ampliación de la limitación de la responsabilidad en la consideración de que ella era la condición de un considerable aumento de los límites máximos de la responsabilidad³¹.

cífico sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación por hidrocarburos (v. C.M.I.: *Rapport Préliminaire... cit.*, p. 407).

27. v. nota anterior. El C.M.I. se refería en esta excepción al Convenio de Bruselas de 25 de mayo de 1962, sobre unificación de ciertas reglas relativas a la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares y al Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de substancias nucleares (Bruselas, 17 de diciembre de 1971).

28. Y también en los fletadores, armadores, armadores-gerentes y quienes explotan buques nucleares.

29. La idea del C.M.I. es que la limitación de la responsabilidad respecto de los pasajeros de un buque debería ser objeto de un solo Convenio que la regulara de forma exhaustiva. La limitación global, la limitación *per capita* y la limitación por siniestro deberían formar un todo (Cfr. C.M.I.: *Rapport... cit.*, pp. 407 y 409). En este sentido cabe subrayar que el 13 de diciembre de 1974 se adoptó en Atenas, bajo los auspicios de la IMCO, un *Convenio internacional sobre el transporte de pasajeros y de sus equipajes a bordo de buques*, que en modo alguno consagra aquel punto de vista del C.M.I. En efecto, no sólo el artículo 7.º, 2 del Convenio dispone que «Non obstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la législation nationale de tout Etat partie à la présente Convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants une limite de responsabilité per capita plus élevée», sino también el artículo 19 contiene una disposición específica relativa a otros Convenios en materia de limitación de la responsabilidad, estableciendo: «La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés pour mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer».

30. v. C.M.I.: *Rapport... cit.*, p. 409.

31. Las expresiones «témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en

El artículo 5.º aludía a la *compensación de créditos*, reproduciendo en esencia el artículo 1,5.º del Convenio de 1957³².

El capítulo II estaba dedicado a la *limitación de la responsabilidad*. El artículo 6.º se refería a los *límites de la responsabilidad*, sin incluir propuestas concretas de cantidades límite³³, pero inspirado en un principio fundamental: la posibilidad comercial de obtener una cobertura el seguro. En consecuencia, se preveía límites separados y distintos para los daños corporales y para los demás tipos de daños, por considerar que el seguro debería determinarse separadamente respecto de unos y otros.

El cálculo de los límites de la responsabilidad se realizaría en función de dos criterios: el arqueo del buque —entendiéndose por tal el arqueo bruto calculado según el Convenio internacional sobre arqueo de buques, firmado en Londres el 23 de junio de 1969³⁴, y una cierta cantidad, todavía indeterminada, de francos³⁵ por tonelada de arqueo del buque, que disminuiría progresivamente a medida que aumentase el tonelaje del buque, a fin de mantener el importe total de la responsabilidad dentro de límites comercialmente asegurables.

résulterait probablement», tienen un significado muy próximo al de «wilful misconduct» que, normalmente, es el grado de culpa que determina la pérdida de la cobertura del seguro (Cfr. *Marine Insurance Act*, 1906, sec. 55(2), a). Es decir, el texto propuesto implica que existirá derecho a la limitación de la responsabilidad en tanto en cuanto no se pierda la cobertura del seguro. Es decir, se establece un paralelismo entre el grado de culpa que determina la pérdida de la limitación y el que implica la desaparición del seguro. La fórmula propuesta por el C.M.I., por otra parte, aparece también recogida en otros Convenios internacionales en cuya elaboración ha intervenido aquél: Cfr. artículo 7.º del Convenio internacional sobre unificación de ciertas reglas en materia de transporte de pasajeros por mar, firmado en Bruselas el 29 de abril de 1961, y el artículo 7.º del Convenio internacional sobre unificación de ciertas reglas en materia de transporte de equipaje de pasajeros por mar, firmado en Bruselas el 27 de mayo de 1967.

32. «Si une personne, en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention, a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives seront compensées et les dispositions de la présente convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel» (v. C.M.I.: *Op. cit.*, p. 411).

33. El Informe del C.M.I., como ya se ha indicado, contenía en un documento distinto de los dos proyectos una serie de recomendaciones sobre los principios según los cuales deberían fijarse los nuevos límites de la responsabilidad (v. C.M.I.: «Recommendation sur les nouvelles limites de la responsabilité», *Rapport... cit.*).

34. El «franco» mencionado es una unidad constituida por sesenta y cinco miligramos y medio de oro de ley de novecientas milésimas (v. C.M.I.: *Rapport... cit.*, p. 415, n. 4). Es decir, se trata de la misma unidad de cuenta que utiliza el Convenio de 1957 (art. 3.6) y el Convenio sobre responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos de 1969 (art. V, 9).

35. v. texto en O.C.M.I., *Conferencia internacional sobre arqueo de buques*, 1969: *Acta final de la Conferencia internacional, junto con los documentos anexos incluyendo el Convenio internacional sobre arqueo de buques, firmado en Londres el 23 de junio de 1969*, a multicopista, Londres (s.f.), pp. 22-31, cuyo anexo I contiene el «Reglamento para la determinación de los arqueos bruto y neto de los buques».

El artículo 7.º aludía al *concurso de créditos* originados en un mismo siniestro, en cuyo caso, la limitación de la responsabilidad sería aplicable respecto del conjunto de aquéllos, tal como ya estaba previsto en el artículo 2.º del Convenio de 1957³⁶.

El artículo 8.º trataba de la *distribución de las cantidades* correspondientes al importe global de la responsabilidad en los casos en que no se constituya un fondo de limitación³⁷.

El capítulo III versaba sobre el *fondo de limitación*. En el Convenio de 1957, la limitación de la responsabilidad no se hace depender de la constitución de un fondo de limitación. Esta constitución es una medida defensiva a la que el responsable puede o no recurrir. El C.M.I. proponía el mantenimiento de este sistema en los mismos términos por estimar que hacer de la constitución del fondo la condición de la limitación de la responsabilidad sin vincular aquél a un sistema de seguro obligatorio de responsabilidad, tal como está previsto en el Convenio sobre responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos de 1969³⁸, no supone ninguna ventaja práctica³⁹.

El artículo 9.º se ocupa de la *constitución del fondo* en términos que coinciden esencialmente con los del art. V. 3 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos de 1969.

La constitución podrá hacerse, pues, a discreción de la persona responsable, ante los tribunales o cualquier otra autoridad competente del Estado contratante ante el que se interponga una acción⁴⁰.

36. El C.M.I. incluía en este punto una referencia especial a los salvadores. En efecto, el alcance del Derecho de éstos a la limitación de la responsabilidad, tal como estaba previsto en el Convenio de 1957, había planteado problemas especialmente en materia de concurso de créditos (v. por ejemplo, el asunto del Tojo Maru (N.V. Bureau Wijsmuller v. «Tojo Maru»), resuelto por la House of Lords el 27 de enero de 1971, en *Lloyd's Law Reports* (Londres), mayo, 1971, n. 341, part. 8, pp. 341-368). En este caso se negó el derecho a la limitación de la responsabilidad a un salvador que prestaba servicios de salvamento desde un buque porque el acto que dio origen a su responsabilidad se produjo fuera de aquel buque y sin relación con la navegación ni la administración del mismo). Para evitar la repetición de supuestos similares, el C.M.I. formulaba la disposición en los siguientes términos: «Los límites de la responsabilidad, determinados de acuerdo con el artículo 6.º, se aplicarán al total de los créditos originados en un mismo siniestro: a) En favor del propietario del buque y del salvador que preste sus servicios al mismo sin operar donde otro buque, y de cualquier otra persona por cuyos actos, culpa o negligencia respondan aquéllos. b) En favor del propietario del buque que, desde éste, preste sus servicios de asistencia o salvamento a otro buque, del salvador que opere desde el primer buque y de cualquier otra persona por cuyos actos, culpa o negligencia respondan aquéllos» (v. C.M.I.: *Rapport... cit.*, p. 417).

37. v. *infra*, las reglas relativas a la distribución del fondo, ya que, en todo caso, la distribución de las sumas se realizará de la misma manera en ambos casos (v. C.M.I.: *Rapport... cit.*, p. 419).

38. El artículo VII lo exige para los buques que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel.

39. Según el C.M.I., un seguro obligatorio de responsabilidad global es prácticamente irrealizable (Cfr. C.M.I.: *Rapport... cit.*, pp. 419-421).

40. Cfr. C.M.I.: *Rapport... cit.*, pp. 421 y 423.

El artículo 10 indica la forma de *distribución del fondo* una vez constituido. Cada parte de aquél será distribuida entre los acreedores en proporción al importe de sus créditos, reconociéndose asimismo, en beneficio del responsable o de su asegurador, un derecho de subrogación por las cantidades pagadas por ellos con cargo al fondo⁴¹.

El artículo 11 trata de las *excepciones* una vez que el fondo ha sido constituido, así como de la obligación del Tribunal u otra autoridad competente de cualquier Estado contratante de ordenar⁴² la liberación de cualquier medida de garantía adoptada sobre los bienes del responsable para asegurar el resarcimiento de daños.

En el artículo 12, el C.M.I. incluía una disposición análoga a la del artículo 4.º vigente Convenio de 1957, especificando la *ley aplicable* a todas las cuestiones de procedimiento relativas a la constitución, distribución y demás aspectos procesales relativos al fondo y que, como es tradicional en el Derecho Internacional Privado, es la ley del Estado en el que aquél haya sido constituido.

El capítulo IV era un capítulo abierto que preveía la inclusión de una serie de cláusulas finales del estilo de las existentes en los artículos 7 y 8 del Convenio de 1957⁴³.

3. El Comité jurídico de la IMCO examinó por primera vez el proyecto precedente del C.M.I. en los primeros días del mes de junio de 1974 —del 3 al 7—, al celebrar su 23 período de sesiones, disponiéndose a analizar cada uno de sus artículos, a fin de poder pronunciarse sobre las cuestiones de principio, sin tener que proceder en ese estadio a la redacción de disposición alguna⁴⁴.

El *derecho a la limitación de la responsabilidad* y la conveniencia de la revisión del vigente Convenio fueron discutidas a la luz de consideraciones relativas a la necesidad de encontrar un equilibrio apropiado entre los intereses de los titulares del beneficio de la limitación y los de los posibles reclamantes y a la deseabilidad de mantener las primas del seguro a niveles razonables. En este contexto, el sistema de limitación global parecía cumplir satisfactoriamente la función de proporcionar certeza, seguridad y uniformidad.

Por lo que se refiere a los *titulares del derecho a la limitación de la responsabilidad* (art. 1.º), como ya se ha indicado, el proyecto elaborado por el C.M.I. ampliaba, en principio, el círculo de beneficiarios.

Los miembros del Comité jurídico estaban de acuerdo en su ma-

41. Cfr. C.M.I.: *Rapport... cit.*, pp. 423 y 425. Esta disposición corresponde también substancialmente a la regla del artículo V.3 del Convenio de Derecho privado de 1969.

42. «Le tribunal ou toute autorité compétente... ordonnera» (Cfr. *Ibid.*, p. 425, art. 11, 1, b).

43. Estos versan sobre la determinación del ámbito de aplicación del Convenio, así como sobre las reservas posibles.

44. v. LEG XXIII/4, 18 june 1974, pp. 3 y ss.

yoría en que el asegurador, los prácticos y quienes realizan un salvamento deberían beneficiarse del derecho a la limitación. Algunas delegaciones subrayaron, sin embargo, que el concepto «administración del buque» requería mayor precisión y también que, en lo referente al asegurador, había que considerar la incidencia en el régimen de limitación de las cláusulas de indemnización total que suelen incluirse en los contratos.

En lo referente a las *reclamaciones excluidas del régimen de limitación (artículo 3.º)* el Comité jurídico, a lo largo de su examen del proyecto del C.M.I., se dio perfecta cuenta de que las excepciones recogidas en el mismo significaban un esfuerzo para armonizar el Derecho existente en materia de limitación de la responsabilidad, así como para facilitar las posibilidades de asegurarla. Sin embargo, las delegaciones que deseaban que el sistema de limitación global fuera lo más omnicomprensivo posible consideraron que las excepciones propuestas por el C.M.I. perjudicaban la asegurabilidad total de los riesgos marítimos, proponiendo sustituir la referencia a los Convenios internacionales específicos por una cláusula general abierta que aludiera a los Convenios existentes y futuros⁴⁵.

No todas las delegaciones que tomaron parte en los debates se mostraron favorables a la propuesta del C.M.I., por considerar que, tal como dispone el Convenio de 1957, la culpa grave del responsable debería bastar para privarlo de su derecho a la limitación de la responsabilidad⁴⁶. Sin embargo, el Comité jurídico en su conjunto consideró que, antes de adoptar una decisión final en la materia, debía solicitarse información respecto a los costes del seguro de responsabilidad y a la capacidad del mercado de seguros con uno y otro sistema.

Respecto de los *límites de la responsabilidad (artículo 6.º)*, la propuesta de límites separados para los daños personales y los demás tipos de daños obtuvo la aprobación general del Comité jurídico, así como la adopción del nuevo método de cálculo del arqueo del buque consagrado en el Convenio de 1969 sobre arqueo de los buques. Sin embargo, algunas delegaciones consideraron que, respecto de los daños personales, la determinación de un límite *per capita* parecía más apropiada. Finalmente, dada la interferencia en esta cuestión del problema del seguro, el Comité jurídico invitó al C.M.I. a que le proporcionara datos contables que pudieran ser tomados en consideración a la luz de los principios consagrados en su proyecto⁴⁷.

El Comité jurídico de la Organización concluyó sus consideraciones en torno al proyecto del C.M.I., discutiendo las omisiones o adiciones

45. v. LEG XXIII/4 18 june 1974, p. 6, párr. 23.

46. A alguna delegación, sin embargo, este criterio le parecía demasiado estricto todavía. En efecto, Liberia, en sus respuestas al cuestionario de la IMCO, había señalado tiempo atrás que el futuro Convenio debería establecer con toda claridad que la carga de la prueba de demostrar que el perjuicio producido era imputable a la culpa o negligencia del responsable, correspondía al reclamante. Lo contrario iba a suponer desvirtuar el objeto del Convenio (Cfr. LEG XIX/3/Add.3, 15 May 1973, p. 3).

47. Cfr. LEG XXIII/4, p. 10, párs. 32-35.

que, en su opinión, parecía requerir una cierta atención. Así se ocupó, en especial, de la cuestión de si debía incluirse o no en el proyecto de revisión alguna disposición relativa al seguro obligatorio de responsabilidad o a cualquier otra forma de garantía financiera, cuestión cuya discusión se decidió posponer para una sesión posterior⁴⁸.

El Comité jurídico, durante su XXV período de sesiones celebrado del 20 al 25 de enero de 1975, procedió a una segunda lectura del proyecto de artículos del C.M.I.⁴⁹. A lo largo de las discusiones se hizo patente la necesidad de definir claramente términos tales como «propietarios de buques» (*shipowner*) y «buques que navegan por alta mar» (*sea-going ships*), para poder determinar con toda precisión quiénes iban a beneficiar del derecho a la limitación de la responsabilidad y respecto de qué buques iba a poder ser invocada (artículo 1.º)⁵⁰.

Respecto del concepto de «propietarios de buques», el Comité jurídico en su mayoría consideraba el proyecto del C.M.I. excesivamente conservador, al definir tal término de forma demasiado amplia. El beneficio de la limitación, privilegio derogatorio del Derecho común, debía concederse restrictivamente. Así, mientras el Comité parecía dispuesto a aceptar la inclusión en el ámbito de aplicación del privilegio a los salvadores, bajo ciertas condiciones, rechazaba en su gran mayoría la concesión de tal limitación «a cualquier persona que prestara sus servicios en el buque, en relación directa con la navegación o con la administración del mismo», si bien accedía a que el beneficio de la limitación se ampliara también a quienes realicen servicios de practicaje, por lo menos en la medida en que el práctico sea responsable frente a terceros, solidariamente con el propietario o en sustitución de éste⁵¹.

Por lo que se refiere a las *responsabilidades sujetas a limitación* (artículo 2.º), la delegación francesa propuso que la disposición relativa

48. v. *Ibid.*, pp. 19-19, párs. 70-73. El Comité jurídico, en el mes de junio de 1974, había solicitado del C.M.I. que le proporcionara datos contables sobre las consecuencias económicas de la limitación de la responsabilidad, que pudiera tomar en consideración al estudiar de nuevo un proyecto de artículos (v. *LEG XXIII/4*, 18 June 1974, p. 10, párs. 32-35). El C.M.I. elaboró un Informe que no fue aceptado por las partes interesadas —propietarios de buques, reclamantes, ni por sus asociaciones mercantiles—, sobre los efectos de limitación de la responsabilidad en los años inmediatamente anteriores, así como sobre la capacidad del mercado de seguros (v. *Consideration of the Review of the 1957 Convention Relating to the limitation of the liability of Owners of Sea-Going Ships, Submission by the Comité Maritime International*, *LEG XXV/INF 2*, 20 January 1975, p. 2). La Asociación europea de propietarios de remolcadores presentó también por su parte una serie de consideraciones relativas a la condición de los salvadores (v. *Consideration of the Review of the 1957 Convention Relating to the limitation of the liability of Owners of Sea-Going Ships, Submission by the European Tugowners Association*, *LEG/2/1*, 20 December 1974).

49. v. *LEG XXV/4*, 31 January 1975.

50. Así se planteaba la cuestión de saber si los tipos nuevos de ingenios marítimos, tales como las plataformas flotantes y los aerodeslizadores, iban a quedar incluidos o excluidos del régimen de limitación (v. *LEG XXV/4*, 31 Janvier 1975, p. 4, pár. 19).

51. v. *LEG XXV/4*, pp. 2-3, párs. 8-14.

a las mismas fuera objeto de formulación sintética y simplificada, semejante a la existente en su legislación interna⁵²; sin embargo, la mayor parte de las delegaciones consideraron que todo cambio de redacción respecto del texto original tendría que ser discutido en posteriores sesiones. El Comité, no obstante, decidió modificar el enunciado de una de las innovaciones introducidas por el C.M.I. —la relativa a las responsabilidades derivadas del perjuicio resultante del retraso en la entrega del cargamento recibido para ser transportado en régimen de conocimiento—, sustituyendo la expresión «en régimen de conocimiento» por la de «en virtud de un contrato de transporte»⁵³.

Al tratar de la cuestión de las *obligaciones excluidas del régimen de limitación* del Convenio (artículo 3.º), algunas delegaciones no se mostraron muy conforme con el enunciado de las excepciones relativas a los daños de contaminación por hidrocarburos y a los daños nucleares, considerándolas excesivamente específicas y manifestando el temor de que la referente a los primeros redundara en perjuicio de la aceptación del Convenio de 1969. El Comité jurídico decidió, sin embargo, no modificar por el momento la disposición en cuestión.

La excepción relativa a los daños personales de los pasajeros fue rechazada por la gran mayoría del Comité, por estimar que tal tipo de daños debería quedar incluido en el ámbito de aplicación del Convenio. En efecto, cuando el Comité jurídico se ocupó del tema, había sido firmado en Atenas, el 13 de diciembre de 1974, el Convenio internacional relativo al transporte marítimo de pasajeros y de sus equipajes, cuyo artículo 19 dispone:

«La presente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des Conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer»⁵⁴.

Es decir, los límites de responsabilidad *per capita*, relativamente elevados, respecto de los que el sujeto activo de la responsabilidad debía responder, según el Convenio de 1974⁵⁵, no modifican en modo alguno

52. v. *Ibid.*, *Annex II*, artículo 2.º.

53. *Ibid.*, p. 6. pár. 26.

54. v. texto en IMCO: *Conférence juridique internationale de 1974 sur le transport des passagers et de leurs bagages à bord des navires. Acte final de la Conférence avec documents joints comprenant la Convention d'Athènes de 1974, relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages*, Londres (IMCO), 1975, p. 26.

55. «1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à un montant de 700.000 francs par transport. Si, d'après la loi du tribunal saisi l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite».

2. «Non obstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article la législation nationale de tout Etat partie à la présente Convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita plus élevée» (artículo 7.º).

su derecho a limitar su responsabilidad en virtud de los Convenios de 1924 y 1957.

La disposición que el C.M.I. había incluido en su proyecto⁵⁶ era incompatible, pues, con el Convenio de Atenas. Así, aunque algunas delegaciones se oponían a su eliminación, el Comité decidió excluirla⁵⁷.

Por lo que se refiere a la *conducta que excluye el derecho a invocar la limitación* (artículo 4), el Comité jurídico resultó dividido entre los partidarios del criterio del C.M.I. —dolo directo o culpa con representación—, y los que propugnaban el mantenimiento del sistema del Convenio de 1957 —culpa o negligencia personal del responsable—, criterio menos restrictivo, y por considerar algunas delegaciones que el primer criterio era contrario a su orden público.

El Comité jurídico, reconociendo que el criterio empleado por el Comité Marítimo internacional en su proyecto había sido consagrado ya en algún Convenio de Derecho aéreo y en precedentes Convenios de la IMCO, prefirió reconsiderar el fondo de la cuestión en su próxima sesión⁵⁸.

El Comité no formuló ninguna observación sobre la disposición del proyecto del C.M.I. relativa a la *compensación de créditos* (artículo 5.º).

En punto a los *límites de la responsabilidad* (artículo 6.º), el proyecto del C.M.I. preveía un fondo único de limitación integrado por dos sumas distintas, destinadas, una a cubrir la responsabilidad por los daños personales, y la otra, los demás tipos de daño. Las delegaciones de Suecia y Noruega proponían que los daños materiales y personales sufridos por el pasaje integraran una categoría específica y distinta, independiente del tonelaje del buque, fundados en que, tanto los Convenios internacionales como numerosos Derechos internos y contratos de transporte, establece con frecuencia un límite de responsabilidad *per capita*, y también porque, en los casos en que el tonelaje del buque sea reducido en relación con el número de pasajeros transportados —como ocurre con los *ferries*—, un fondo de limitación basado en aquél supondría una protección insuficiente⁵⁹.

En punto al límite máximo de la responsabilidad, el observador de la IUMI (International Union of Marine Insurance) sostuvo que, en la medida en que se mantuviera el criterio del C.M.I. en lo relativo a la conducta que excluye el derecho a invocar la limitación, podía afirmarse que el mercado de seguros podría soportar un límite de 100 millones de dólares por buque y por siniestro, excluyendo en todo caso los daños por contaminación y los daños nucleares⁶⁰.

56. v. *supra*.

57. c. LEG XXV/4, p. 8, párr. 36.

58. v. LEG XXV/4, p. 10, párr. 44.

59. v. LEG XXV/4, p. 10, párr. 49; p. 12, párr. 51 y Anexo II, pp. 2-3.

60. *Ibid*, pp. 12-13, párr. 55. Sobre la función de la IUMI como reaseguradores de seguros marítimos, v. LEG XXVII/INF.2 y LEG XXVII/4, *Annex III*, pp. 3 y ss.

Como ya se ha indicado⁶¹, el CMI había facilitado al Comité un informe económico sobre esta cuestión⁶², que fue examinado por éste, así como una serie de alternativas propuestas por diversas delegaciones⁶³, pero se decidió que los problemas en juego eran tan complicados que, en el espacio de tiempo de que disponía el Comité, era imposible formular propuestas aceptables por todos⁶⁴.

La disposición relativa al *concurso de créditos* (artículo 7.º) cuyo objeto es garantizar que todos los créditos surgidos de un mismo siniestro contra los presuntos responsables concurrirán, de manera que el importe global de su responsabilidad no pueda exceder de los límites máximos que se fijan con arreglo al artículo 6.º del proyecto de Convenio, fue ampliada en el sentido de incluir también a los asistentes y a los prácticos, puesto que el artículo 1.º del Proyecto los incluía entre las personas con derecho a limitar su responsabilidad⁶⁵.

El Comité jurídico estimó que el artículo 11 (*excepciones*) no era apropiado en el contexto del Convenio, dada la diversidad de créditos sometidos a la limitación global de la responsabilidad, considerando que era preferible mantener los principios del artículo 5.º del Convenio de 1957.

Según el nuevo proyecto del Comité, el levantamiento del embargo o la liberación de la garantía prestada por el responsable dejaban de ser obligatorias para el Tribunal o la autoridad competente, a menos que concurrieran determinadas condiciones, dejándose a la apreciación del Tribunal en los demás casos⁶⁶.

El resultado de las deliberaciones del Comité se refleja en un proyecto de artículos incluido como anexo al informe de los trabajos de su 25.ª sesión⁶⁷ y que simplemente reflejaba «a stage in the Committee's consideration if this review, rather than a consensus of governmental opinion»⁶⁸.

4. El Comité jurídico dedicó, una vez más, la parte sustancial de su 27.ª sesión, celebrada del 16 al 20 de junio de 1975, a la cuestión de la revisión del Convenio de 1957. Ante la imposibilidad material de examinar la totalidad del proyecto de artículos del C.M.I. que ya había

61. v. *Supra*, nota 48.

62. v. LEG XXV/INF.2, 20 January 1975.

63. La delegación de Estados Unidos planteó la cuestión de un seguro obligatorio de responsabilidad, proponiendo que cada Estado parte en el Convenio se comprometiera a establecer en su legislación interna un régimen de seguro obligatorio exigible a sus buques y que se probaría mediante un certificado. Los buques que carecieran del mismo no podrían invocar el beneficio de la limitación de la responsabilidad (v. LEG XXV/2, Annex II, 27 November 1974). Este régimen fue considerado excesivamente complicado y costoso por las demás delegaciones (v. LEG XXV/4, pp. 17-18).

64. *Ibid.*, p. 10, párr. 47.

65. v. LEG XXV/4, p. 16, párr. 64.

66. v. *Ibid.*, p. 16, párrs. 66-67, v. texto de la nueva disposición en *Ibid.*, Anexo I, pp. 7-8.

67. v. LEG XXV/4, Annex I.

68. *Ibid.*, p. 2, párr. 7.

discutido en sesiones precedentes, el Comité decidió limitarse a analizar algunas disposiciones exclusivamente⁶⁹, así como un proyecto presentado por la delegación belga sobre el ámbito de aplicación del Convenio.

Esta propuesta de Bélgica fue examinada en relación con el artículo 1.º (*Personas con derecho a la limitación de la responsabilidad*), en el punto relativo a la definición del término «buque». Aquella definición proponía excluir del régimen del Convenio determinados tipos de buques en base a tres criterios: a) cuando su principal destino fuera la navegación en cursos de agua interiores; b) por su pequeño tonelaje; c) por la imposibilidad de calcular su arqueo en virtud de las reglas del Convenio sobre arqueo de buques de 1969.

Diversas delegaciones, tras indicar el carácter preliminar de sus observaciones, subrayaron en sus intervenciones la dificultad de interpretar la expresión «cuando su principal destino fuera su utilización en los cursos de agua interiores», ya que había buques de doble uso que se utilizaban también para la navegación por alta mar. Respecto a los buques de pequeño tonelaje, habida cuenta de que los mismos pueden causar daños considerables, convendría que quedasen comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio. La cuestión del cálculo del tonelaje no parecía constituir un auténtico problema⁷⁰.

La opinión general en torno a la propuesta belga era que requería mayor atención, por lo que convenía dejar su análisis a fondo para el XXVIII.º período de sesiones del Comité.

Dentro de este mismo artículo, dos cuestiones iban a requerir especial atención: se planteaba la duda, por una parte, de si entre los beneficiarios del derecho a la limitación se incluía a toda persona que realice operaciones de salvamento o si únicamente se trataba de los salvadores que sean además propietarios de buques, indicándose que la idea era que el Convenio fuera aplicable a todos los que efectuaran operaciones de auxilio o salvamento⁷¹.

Por otra parte, había que decidir también si los prácticos, que en el XXV.º período de sesiones del Comité habían sido incluidos expresamente entre los beneficiarios del Convenio⁷², iban a quedar incluidos en él, triunfando la opinión de las delegaciones que proponían excluir toda referencia a los mismos⁷³.

En relación con las *responsabilidades sujetas a limitación* (artículo 2.º), la innovación del C.M.I. relativa a las responsabilidades derivadas de un posible retraso, fue objeto de nueva redacción unificadora a propuesta de la delegación de Noruega⁷⁴.

69. El Comité estudió primero los textos de los proyectos de artículos 8, 9, 10 y 12, y después volvió a dedicar su atención a los artículos 1, 2 y 3 (v. *LEG XXVII/4*, 30 junio 1975, p. 1, pár. 5).

70. Cfr. *Ibid.*, pp. 2-3, párs. 7-9.

71. v. *LEG XXVII/4*, pp. 3-4, pár. 10.

72. v. *supra*, p. 422.

73. v. *LEG XXVII/4*, pp. 4-5, párs. 11-13.

74. Cfr. *LEG XXVII/4*, *Annex I*, p. 2, art. 2,1,b): «créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages à bord des navires».

Al examinar el artículo relativo a las *responsabilidades excluidas del régimen de limitación* (artículo 3.º) la discusión se centró en torno a las derivadas de daños nucleares y de daños de contaminación por hidrocarburos. Respecto a estos últimos, algunas delegaciones pusieron de relevancia que su exclusión suponía reconocer un régimen más favorable a tales daños que a los de otra naturaleza y, en especial, a la muerte y lesiones corporales⁷⁵. El Comité decidió mantener el texto de la disposición y continuar estudiando la propuesta en su XXVIII.º período de sesiones. Lo mismo ocurrió con la exclusión relativa a los daños nucleares, respecto de la cual las posturas parecían estar bastante radicalizadas⁷⁶.

Aunque la cuestión de los *límites de la responsabilidad* (artículo 6.º) no se trató, el Reino Unido había presentado al Comité, el 19 de mayo de 1975, una propuesta⁷⁷, propugnando la utilización de los llamados «derechos especiales de giro» como unidad de cuenta para el cálculo del límite de responsabilidad en el nuevo Convenio, y que vendría a sustituir al «franco-oro» o «franco-Poincaré» de 1957. El Reino Unido subrayaba en su propuesta que la evolución de la economía mundial desde 1957 había hecho completamente inadecuado el oro como valor de referencia, ya que se tendía a suprimir el oro como base del sistema monetario internacional⁷⁸. Algunas delegaciones indicaron que, al no ser miembros del Fondo Monetario Internacional, mal podían utilizar los derechos especiales de giro.

75. Cfr. LEG XXVII/4, pp. 7-8, p. 19.

76. *Ibid.*, párs. 21-22. Una delegación subrayó que un país no podría en modo alguno participar en un Convenio que reconociera el derecho a la limitación de la responsabilidad por daños nucleares.

77. v. LEG XXVII/2/2, 19 mai 1975. *Proposition concernant l'utilisation des droits de tirage spéciaux (DTS) comme unité de compte dans la Convention sur la limitation de la responsabilité pour les créances maritimes.*

78. La utilización de una cierta cantidad de oro como unidad de cuenta depende de la existencia de un valor del oro en relación con la moneda de cada Estado parte, aceptado por todas las demás partes en causa. Dado el carácter ficticio del valor oficial del oro, en virtud de un «gentleman's agreement» adoptado en Washington en septiembre de 1975, el oro dejará de figurar en los Estatutos del F.M.I., siendo así que hasta ahora el sistema basado en un precio fijo del oro y en la estabilidad de los cambios de divisas, constituía la piedra angular de las instituciones de Bretton-Woods. Los Estados Unidos han insistido para que los países del «grupo de los diez» (Estados Unidos, Francia, República Federal Alemana, Gran Bretaña, Italia, Bélgica, Países Bajos, Suecia, Canadá y Japón), a los que se ha adherido Suiza, acepten la condición de que cualquiera que sean las transacciones oficiales relativas al oro que puedan realizar, ello no conduzca a restablecer un precio fijo del oro. Otros países distintos del grupo de los Diez, y entre ellos países en vías de desarrollo como Méjico y Brasil, han manifestado su intención de adherirse al «gentleman's agreement» (v. P. FABRA: «Après le session du Fonds Monétaire. Démonetisons l'or, vive l'or!». *Le Monde*, 9 septiembre 1975, p. 15). De hecho, ya desde julio de 1974, se instituyó el «panier» de los derechos especiales de giro y en abril de 1975 se aprobó la unidad de cuenta europea. Ambas son unidades de cuenta ponderadas sobre la base de determinadas monedas. El «panier» de los derechos especiales de giro está formado por dieciséis monedas importantes de países industrializados. Es la unidad de cuenta del Fondo Monetario Internacional. La IATA, por su parte, ha decidido utilizarlos también para deter-

Era evidente que la propuesta británica planteaba sobre todo una cuestión política. En efecto, aunque los derechos especiales de giro son únicamente una unidad de cuenta por referencia a la cual es posible convertir cualquier moneda nacional, no había ninguna razón por la cual los países integrantes del COMECON, por ejemplo, tengan que verse imponer una unidad de cuenta a cuya formación son totalmente ajenos.

La delegación sueca, tras adherirse a la propuesta británica, propuso retrasar la discusión a fondo del problema, dada su complejidad, hasta el XXVIII.º período de sesiones del Comité jurídico, el cual así lo decidió⁷⁹.

Dentro de la disposición relativa a la *distribución de las cantidades* (artículo 8.º), el Comité volvió a discutir una vez más la cuestión de si la constitución del fondo de limitación debía ser la consideración previa para el ejercicio del derecho a la limitación de la responsabilidad. Ante la divergencia de opiniones de los Estados y las diferencias entre la práctica seguida por cada uno de ellos, únicamente una disposición que estableciera que, si bien la constitución del fondo no suponía una condición *sine qua non* para el ejercicio del derecho a la limitación de la responsabilidad, se reservaba a los Derechos internos la posibilidad de exigirla con tal carácter, podría obtener la adhesión de la mayoría. El Comité, a propuesta de un grupo de trabajo, adoptó un nuevo texto que venía a consagrar estas consideraciones⁸⁰.

Tras introducir ciertas enmiendas de detalle en la redacción del artículo relativo a la *constitución del fondo* (artículo 9.º)⁸¹, y dejar en suspenso la consideración de la disposición relativa a la *distribución del fondo* (artículo 10) hasta que el artículo referente a los límites de la responsabilidad hubiera adquirido forma definitiva⁸², el Comité no dispuso de tiempo para examinar ni la propuesta sobre la prueba de la solvencia económica presentada por los Estados Unidos⁸³, ni las demás variantes de proyectos⁸⁴; todas estas cuestiones pendientes serían estudiadas durante su XXVIII.º período de sesiones.

5. El Comité jurídico dedicó la casi totalidad de su XXVIII.º período de sesiones, celebrado en la sede de la Organización del 24 de noviembre al 6 de diciembre de 1975, bajo la presidencia del ruso

minar las tarifas aéreas y asimismo la OACI. Es utilizada ya por el Banco europeo de inversiones y, posiblemente, lo será también por la ESRO, para el presupuesto administrativo de la Comunidad, y también por la CECA a partir del 1.º de enero de 1976 (v. LEG XXVII/2/2, *cit.*, p. 3, párs. 8 y 9).

79. v. LEG XXVII/4, p. 9, párr. 31.

80. v. texto en LEG XXII/4, Anexo I, p. 5, artículo 8.º

81. v. texto en *Ibid*, p. 6.

82. v. LEG XXVII/4, pp. 10-12, párs. 37-43. El artículo 12, relativo a la legislación aplicable, no fue objeto de ningún cambio, apuntándose la conveniencia de dedicar una sola disposición a todas las cuestiones relativas a este punto.

83. v. LEG XXV/4, Anexo III.

84. Todas ellas figuran en los Anexos II del documento LEG XXV/4.

Maslov, a examinar por última vez la cuestión de la revisión del Convenio de 1957, la cual debe ser objeto de una Conferencia internacional, que se reunirá en Londres, en el otoño de 1976⁸⁵.

El resultado de los trabajos del Comité se ha plasmado en un *proyecto de Convenio internacional relativo a la limitación de responsabilidades derivadas de la navegación*, compuesto de quince artículos con algunas variantes⁸⁶, y que ha sido comunicado a los gobiernos y Organizaciones interesadas que serán invitadas a participar en la Conferencia.

La disposición relativa a las *personas con derecho a la limitación de la responsabilidad* se mantuvo en los términos decididos en la precedente sesión del Comité⁸⁷.

El Comité examinó una serie de sugerencias dirigidas a modificar el fondo y la forma del artículo 2.º, referente a las *responsabilidades sujetas a limitación*. Francia presentó un proyecto destinado a modificar los primeros párrafos de la disposición⁸⁸, en el sentido de sustituir la enumeración, al estilo anglo-sajón, de las responsabilidades concretas respecto de las que es posible limitar la responsabilidad, por un texto general, al estilo de los sistemas continentales, pero que no obtuvo la adhesión del Comité.

Otras propuestas, en el sentido de autorizar a los Estados a establecer prioridades en favor de responsabilidades derivadas de daños a los puertos o sus instalaciones, así como de los gastos en que aquéllos hubieran incurrido para proceder a la retirada de los restos de buques naufragados, hundidos o encallados⁸⁹, o a formular determinadas reservas⁹⁰, no fueron consideradas pertinentes por el Comité.

La delegación de Liberia presentó un documento de trabajo⁹¹ proponiendo añadir un párrafo que estipulara la nulidad de cualquier cláusula contractual que tuviera por efecto privar a las personas con derecho a limitar sus responsabilidades de los beneficios del Convenio, y que obtuvo la adhesión de alguna delegación, fue rechazada, sin embargo, por gran mayoría del Comité.

85. Convocada por el Consejo de la IMCO en su 34 período de sesiones (2-6 junio de 1975), a instancias del Comité jurídico (v. LEG XVII/3/1, 12 *June* 1975, p. 1, párr. 1).

86. v. LEG XXVIII/7, 12 *December* 1975, *Annexe I*.

87. v. LEG XXVII/4 *Anexo I*, p. 1. Únicamente el párrafo 5, cuya redacción inicial coincidía con la del artículo 6.º 1 del Convenio de 1957, —«En el presente Convenio la responsabilidad del propietario del buque incluye la responsabilidad del propio buque»—, fue modificada, acogiendo una sugerencia que ya había sido formulada en el 27 período de sesiones, especificando que lo que se pretende regular es lo concerniente a las acciones ejercidas contra el buque mismo (v. LEG XXVII/4, p. 5, párr. 14): «Dans la présente Convention, l'expression responsabilité du propriétaire de navire comprend la responsabilité résultant d'une action dirigée contre le navire lui-même» (Cfr. LEG XXVIII/7, p. 1).

88. Cfr. LEG XXVIII/WP. 5, 24 *November* 1975.

89. v. LEG XXVIII/7, p. 5, párrs. 24, v. también en LEG XXVIII/2/2, 17 *November* 1975, la nota presentada por la «International Association of Ports and Harbours» (IAPH).

90. LEG XXVIII/7, p. 5, párr. 25.

91. v. LEG XXVIII/WP. 14, 26 *November* 1975.

Al tratar de las *responsabilidades excluidas de la limitación* (artículo 3.º), se propuso excluir de modo general la responsabilidad derivada de los daños de contaminación por hidrocarburos, sin mencionar expresamente el Convenio de 1969, a fin de evitar que, caso de ser revisado dicho Convenio, hubiera que modificar también consecuentemente el Convenio sobre limitación de la responsabilidad. Pero, ante la oposición de numerosas delegaciones por la imprecisión a que ello daría lugar, el Comité prefirió mantener el texto en su redacción actual⁹².

La exclusión relativa a los daños nucleares, destinada a armonizar el Convenio en discusión con el régimen jurídico aplicable a la responsabilidad por daños de esta naturaleza, producidos por la carga, el combustible o los residuos radioactivos procedentes de los dispositivos de propulsión de los buques nucleares, dio también lugar a debate.

El Comité, a propuesta de un grupo de trabajo, y, pese a la oposición de la delegación del Japón, que, por motivos evidentes, se oponía a que se reconociera el derecho a la limitación de la responsabilidad respecto de este tipo de daños, decidió suprimir la disposición que excluía del ámbito de aplicación del Convenio este tipo de responsabilidades⁹³.

Sobre la cuestión de la *conducta que excluye el derecho a la limitación* prevalecían dos órdenes de consideraciones: a) la necesidad de tener en cuenta la posibilidad de asegurar la responsabilidad hasta los límites previstos por el Convenio; y b) la necesidad de formular la disposición en términos tales que no la hicieran fácilmente vulnerable⁹⁴. Así las cosas, el texto del C.M.I. parecía ofrecer una fórmula más objetiva, que no se prestaba a interpretaciones divergentes⁹⁵.

El Comité, tras haber considerado cuidadosamente cada una de las propuestas en función de la cuestión de los límites de la responsabilidad, dada su estrecha relación, decidió recomendar el siguiente texto del artículo 4.º, que suprime las divergencias entre las versiones inglesa y francesa, a que el artículo 1.º del Convenio de 1957 había dado lugar:

«Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte

92. v. LEG XXIII/7, p. 6, párs. 28-29, y texto en LEG XXV/4, *Annex I*, p. 3.

93. v. LEG XXVIII/7, p. 7, párs. 30-32.

94. Parece ser que los Tribunales que han aplicado el texto inglés del Convenio de 1957 interpretaron a menudo su artículo 1.º, en lo relativo al concepto de «actual fault or privity of the owner» («faute personnelle du propriétaire», culpa personal del propietario), en un sentido tal que, a menudo, suponía la exclusión de la limitación de la responsabilidad (especialmente en la República Federal Alemana), haciendo así más difícil la obtención de la cobertura del seguro (v. LEG XXVIII/7, pp. 8-9, párs. 38-40).

95. El criterio del C.M.I. en este punto coincidía, por otra parte, con el del artículo 13 del Convenio de Atenas de 1974 y este paralelismo parecía tanto más deseable al Comité cuanto que se había propuesto que el proyecto de Convenio estableciera un límite máximo de responsabilidad idéntico al previsto en el Convenio de Atenas para los créditos en favor de los pasajeros (Cfr. *Ibid.*, p. 41).

de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis temerairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement (ou de sa propre négligence)⁹⁶.

El artículo 5.º, relativo a la *compensación de créditos*, no fue ni siquiera discutido, manteniéndose por tanto en los términos decididos en el XXV.º período de sesiones del Comité⁹⁷.

Una de las cuestiones que suscitó mayor debate, por constituir el núcleo del Convenio, fue la relativa a los *límites de la responsabilidad* (artículo 6.º).

En efecto, el Comité le dedicó una buena parte de sus sesiones, siendo plenamente consciente de que de la elaboración de una propuesta aceptable para la mayor parte del Comité dependía la suerte del resto del proyecto⁹⁸.

Esta disposición planteaba una serie de cuestiones esenciales:

— La de saber si las responsabilidades en favor de los pasajeros deberían beneficiar de un régimen distinto a la de los demás créditos personales y depender de un fondo de limitación diferente del disponible para las responsabilidades derivadas de muerte o lesiones corporales.

— Determinar en función de qué criterios debería fijarse el importe de la limitación (capacidad de transporte de pasajeros, arqueo con fijación de límites mínimos y máximos, etc.).

— Precisar en qué unidad de cuenta iban a expresarse los límites de la responsabilidad para que resultaran estables y previsibles⁹⁹.

El debate general en torno a la estructura del nuevo sistema de limitación permitió deducir las siguientes conclusiones:

Se decidió prever un límite especial constitutivo de un fondo de limitación distinto para las responsabilidades resultantes de la muerte o lesiones corporales de los pasajeros, que sería calculado en función de la capacidad de transporte de aquéllos por el buque en cuestión. El criterio del arqueo no se consideró apropiado para los buques de escaso tonelaje que, sin embargo, pueden transportar un gran número de pasajeros. Así pues, se formuló un nuevo proyecto de artículo, el 7.º, que también incluye una definición del concepto «responsabilidades» en favor

96. «...personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result (or from his own gross negligence)», en la versión inglesa (Cfr. *LEG XXVIII/7, Annex I*, p. 3).

97. «Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel» (Cfr. *Ibid.*, p. 4).

98. De hecho, el Comité jurídico empezó sus deliberaciones por este artículo.

99. Cfr. *LEG XXVIII/7*, p. 11, pár. 50.

de los pasajeros («créances des passagers»), basada en la del término «pasajero» que figura en el Convenio de Atenas de 1974¹⁰⁰.

En punto a las sumas límite de la responsabilidad, el Comité en su conjunto reconoció que las sumas previstas en el Convenio de 1957, a consecuencia de la inflación, representaba en la actualidad la mitad del valor real del que tenían en aquel año, y que deberían ser aumentadas en consecuencia, teniendo en cuenta la necesidad de asegurar la indemnización integral de los perjudicados, por una parte, y la exigencia de mantener tales sumas dentro de márgenes comercialmente asegurables, por otra¹⁰¹.

En todo caso, la decisión sobre las sumas límites de la responsabilidad corresponderá a la Conferencia internacional convocada para resolver sobre la revisión del Convenio. Por esta razón el Comité no formuló ninguna propuesta al respecto.

En lo relativo al arqueo del buque, el Comité adoptó definitivamente como criterio de cálculo el previsto en el Convenio de 1969 sobre arqueo de buques. Es decir, se trata de un parámetro de cálculo, siendo indiferente que este Convenio entre en vigor o no.

El problema de la *unidad de cuenta* (artículo 8.º) para expresar la responsabilidad fue ampliamente debatido. El Comité decidió recomendar la adopción de un artículo inspirado en un texto adoptado en Montreal en septiembre de 1975 por una Conferencia diplomática convocada por la OACI, para sustituir la unidad de cuenta del Convenio de Varsovia sobre unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, el «franco Poincaré», por los derechos especiales de giro¹⁰².

Sin embargo, los Estados no miembros del Fondo Monetario internacional cuya legislación no permite aplicar esta unidad de cuenta podrán seguir utilizando el «franco Poincaré»¹⁰³.

100. v. *Ibid.*, p. 12, párs. 52-55. v. texto de la disposición en *Annexe I*, pp. 5-6. Este límite especial se obtendría multiplicando una determinada suma global de limitación por el número de pasajeros que el buque estuviera autorizado a transportar, según su certificado de seguridad, previéndose en todo caso un límite máximo, por cuyo importe el propietario del buque estaría obligado a suscribir un seguro de responsabilidad en favor de los pasajeros.

101. Las sugerencias de aumento formuladas oscilan entre un 50 % y un 300 %, con relación a las cifras de 1957 (1.000 francos Poincaré por tonelada de arqueo en caso de daños materiales, y 3.100 francos Poincaré si se trata de daños corporales). En lo relativo a las demandas de indemnización de los pasajeros, las cifras sugeridas como límite máximo se sitúan entre los 25 y los 40 millones de dólares (Cfr. *LEG XXVIII/7*, p. 16, pár. 66).

102. v. *LEG XXVIII/WP. 4*, 24 novembre 1975.

103. v. *LEG XXVIII/7*, pp. 6-7, artículo 8.º. Polonia había presentado una propuesta propugnando la inclusión en el proyecto de Convenio de una unidad de cuenta diferente: se trataba de la adoptada por la Unión Internacional de Ferrocarriles (C.U.I.C.), para entrar en vigor el 1.º de enero de 1976, llamado «franco UIC», basada también, como los derechos especiales de giro, en un «panier» de monedas europeas en su mayor parte y en función de su importancia relativa en el campo de los ferrocarriles (v. *LEG XXVIII/WP. 2*, 24 y *LEG XXVIII/INF. 2*, 24 novembre 1975). El Comité jurídico, por su parte, como los debates en torno

La disposición relativa a la *limitación de la responsabilidad sin constitución de un fondo* (artículo 10) fue modificada ligeramente para precisar que, aunque la constitución de un fondo no es condición indispensable de la limitación, los Estados partes pueden exigir lo contrario en su legislación nacional, haciendo de tal constitución una condición *sine qua non* de la invocación de tal derecho¹⁰⁴.

En lo relativo a la *constitución del fondo* (artículo 11), la delegación australiana, en el XXVII.º período de sesiones, había presentado una propuesta sobre la ejecución de sentencias relativas a responsabilidades contra el fondo en un Estado contratante distinto de aquél en el que hubieran sido dictadas¹⁰⁵. El Comité consideró que este punto debería ser examinado por la Conferencia diplomática.

Al tratar de la *distribución del fondo* (artículo 12), aunque se suscitaron diversas cuestiones relativas a la oportunidad de incluir alguna referencia a otros Convenios internacionales, tales como el Convenio de Bruselas de 1969 sobre la responsabilidad civil derivada de los daños de contaminación por hidrocarburos y a los Convenios de Bruselas de 1926 y 1967 para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas, la generalidad de las delegaciones estimó que parecía de todo punto inoportuno adoptar una disposición que intentara vincular a los Estados contratantes a una reglamentación convencional a la que, por una u otra razón, no habían querido dar su consentimiento¹⁰⁶.

En lo relativo a las *excepciones* una vez constituido el fondo (artículo 13), el Comité mantuvo el criterio de dejar la decisión acerca del levantamiento del embargo o la liberación de las medidas de garantía que, sobre los bienes del responsable, hubieran sido adoptados a la discreción del Tribunal o autoridad que las hubiera ordenado, salvo en determinados casos precisos¹⁰⁷.

Tal como había indicado en su XXVII.º período de sesiones, el Comité introdujo un artículo único, el 14, que trata de todas las cuestiones relativas a la *ley aplicable* a la constitución, distribución del fondo y demás reglas de procedimiento referentes a ellas, sometiénolas a la ley del Estado en el que el fondo se hubiera constituido.

Asimismo, a propuesta de las delegaciones de Bélgica, Noruega y Suecia¹⁰⁸, el Comité incluyó una disposición relativa al campo de aplicación del Convenio —el artículo 15—, destinado a evitar los inconvenientes a que habían dado lugar los artículos 7 y 8 del Convenio de

a la cuestión habían sido muy substanciosos y convenía que las diferentes propuestas y sugerencias sobre la misma se pusieran en conocimiento de los gobiernos y de las Organizaciones internacionales interesadas, decidió incluir en su informe un resumen de las deliberaciones (v. LEG XXVIII/7, *Annexe II*).

104. v. LEG XXVIII/7, *Annexe I*, p. 8, artículo 10.1.

105. v. LEG XXVIII/4, *Anexo II*, pp. 2-3, artículo 9A, y pp. 7-9.

106. v. LEG XXVIII/7, p. 20, párs. 80-82.

107. v. LEG XXVIII/7, *Annexe I*, pp. 10-11.

108. Cfr. LEG XXVIII/WP. 16 y WP. 16/Rev. 1 de 26 de noviembre y 1 de diciembre, respectivamente.

1957. En tal sentido, tras un primer párrafo que reproducía esencialmente el tenor literal del artículo 7.º del Convenio precitado, otros dos párrafos precisaban, uno, los buques a los que un Estado contratante podría extender el ámbito de aplicación del Convenio, mediante una declaración expresa, y el tercero, los ingenios excluidos del mismo en todo caso (aerodeslizadores y plataformas flotantes utilizadas en las actividades de exploración y explotación de los recursos naturales de los fondos marinos)¹⁰⁹.

III. CONCLUSIÓN

El proyecto de Convenio relativo a la limitación de responsabilidades derivadas de la navegación, destinado a sustituir al vigente adoptado en 1957, ha entrado, pues, en su fase final que no se vislumbra en modo alguno sin complicaciones.

Más bien al contrario, ya en las sesiones del Comité, puramente deliberantes, las posiciones de las diversas delegaciones, dejando entrever los intereses en juego, parecían claramente definidas y las diversas soluciones adoptadas sólo han sido posibles gracias a transacciones mutuas y constantes concesiones.

La tarea de la Conferencia —de la que las sesiones del Comité jurídico no han sido más que un preludio—, que se reunirá en Londres el próximo mes de noviembre, se anuncia, pues, erizada de dificultades.

109. v. *LEG XXVIII/7, Annexe I*, pp. 11-12. La cuestión de la prueba de la responsabilidad financiera planteada por la delegación de Estados Unidos (v. *LEG XXV/4, Anexo III*) no fue examinada por el Comité que reconoció que quizá podría ser sometida a la Conferencia diplomática para su examen (v. *LEG XXVIII/7*, p. 22, pár. 91).